

та симетрично, згідно плану парку) за індивідуальним проектом з урахуванням природного оточення та основного стилю парку. 7. Зона тихого відпочинку – альтанки. 8. Зона кафе – передбачає розміщення об'єкту харчування, виконаного за індивідуальним проектом з урахуванням природного оточення. 9. Зона фонтану – візуальний акцент, що повинен утворювати зв'язок з різними точками парку: з головною входною групою, зі входом на територію Прокафедрального собору, з дитячим майданчиком. 10. Зона вертикального озеленення – створення тла для візуального акценту (фонтану). 11. Зона багатоповерхового гаражу – північна частина парку, поряд зі стадіоном, заїзд з вулиці Брянська. 12. Зона гостьових автостоянок, невеличкі, бо основний наплив машин у багатоповерховому гаражі. 13. Зона громадського туалету, з урахуванням основного стилю парку. 14. Зона хвойних рослин (сприятиме покращенню екологічного стану) – низькорослі рослини, тому що під лінією високовольтних передач. 15. Зона пішохідного руху – центральна алея по новому переосмислена, передбачається зробити її виключно пішохідною зоною за допомогою елементів ландшафтного дизайну, підкреслити новий планувальний центр – фонтан.

Пропонується розміщення на території парку квітників, клумб, карликових рослин та інших елементів ландшафтного озеленення. Установка вуличних ліхтарів по основних і другорядних алеях і доріжках парку. Вхідні групи, амфітеатр, кафе, альтанки, стенди, громадський туалет - в класичному стилі, найбільш близькому старому Олександрівську.

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ФОРМУВАННЯ ЗАБУДОВИ З ЕКСПЛУАТОВАНИМ ПОКРИТТЯМ

К. С. БАКУН,

Київський національний університет будівництва та архітектури

(м. Київ, Україна)

E-mail: kekaterina291@gmail.com

Експлуатовані покриття – одна з найактуальніших тенденцій в сучасній архітектурі. Це особливо важливо в умовах значних та найзначніших міст, де вартість землі є досить високою, а її ресурс – обмеженим. Так як плоске покриття є найпоширенішим геометричним типом для житлової багатоквартирної та комерційної нерухомості, то його використання, під певну функцію стає найбільш актуальним на сьогоднішній день. Багатофункціональне використання потенціалу покриттів дає змогу компенсувати відсутні вільні території та стати структурним компонентом містобудівної системи.

Використання покриттів можливе, але не є необхідним у разі, якщо територія вільних просторів більше або дорівнює нормативно необхідній, для наступних цілей:

- Підвищення енергоефективності забудови;
- Підвищення екологічності - збільшення кількості зелених насаджень (зменшення ефекту «міського теплового острова»), компенсація ділянки;
- Підвищення естетичної привабливості забудови.

Використання покриттів потрібно, у разі якщо територія вільних просторів менше нормативно необхідної, для наступних цілей:

- Розміщення майданчиків різного функціонального призначення;
- Розміщення об'єктів супутніх основним;
- Озеленення;
- Підвищення енергоефективності забудови;
- Підвищення екологічності - збільшення кількості зелених насаджень (зменшення ефекту «міського теплового острова»), компенсація ділянки;
- Підвищення естетичної привабливості забудови.

Фактори, що спонукають до застосування експлуатованих покриттів:

- Потреба в територіальних ресурсах – у зв'язку з високою вартістю та обмеженістю земельного ресурсу;
- Підвищення атрактивності та престижності забудови - експлуатовані покриття з влаштованими на них майданчиками є центром громадського тяжіння (обмеженого або масового відвідування);
- Зростання потреби у рекреаційних, озелених просторах;
- Поверховість – зі збільшенням об'єму будівлі, зростає потреба у майданчиках різного призначення та озелененні;
- Інвестиційний фактор, використання покриттів, в залежності від типу і класу забудови – експлуатоване покриття, з правильно обраною функцією, підвищує вартість об'єкта нерухомості, забудова стає більш вакантною та конкурентоспроможною;
- Підвищення ефективності використання території міської забудови – за рахунок багатофункціонального використання;
- Можливість сертифікації будівлі, згідно «зелених» стандартів (наприклад LEED, BREEAM та інших) - як наслідок, підвищення класу та вартості об'єкта;
- Необхідність в покращенні екологічного комфорту містян;
- Підвищення комфортності забудови.

Дефіцит території, що виник в сучасних містах, і загострення екологічної ситуації, спонукають до необхідності раціонального використання покриттів будівель та споруд різного функціонального призначення. Експлуатовані покриття відкривають багато можливостей, серед яких: покращення якості життя, естетична привабливість, відкриття видових панорам на місто та міський ландшафт, можливість керування енерго-, водо- збереженням та зливовими стоками, пом'якшення ефекту «міського теплового острова». У районах, де простір обмежений, експлуатовані покриття служать альтернативним місцем для відпочинку, комунікації та взаємодії жителів і громад.

НАДІЙНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ ВОДІЯ В УМОВАХ ЗАТОРІВ РУХУ

Н. У. ГЮЛЄВ,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)
E-mail: ngulev2@gmail.com*

Поняття «надійність водія» можна визначати по-різному. В інженерній психології важливою є категорія надійності людини – оператора. Психологи під надійністю водія розуміють його спроможність безпомилково керувати автомобілем. До того ж базовими факторами, що визначають ступінь надійності, вважають придатність водія до керування автомобілем, його підготовленість і працездатність.

Надійність людини, що є елементом системи «людина – техніка», визначають його спроможністю до збереження заданої ефективності роботи в разі ускладнення умов навколишнього середовища.

Надійність функціонування системи «водій – автомобіль – дорога – середовище» залежить від надійності роботи всіх його елементів. За Р. В. Ротенбергом, надійність водія – це властивість зберігати параметри функціонування в межах, що забезпечують безпеку руху і відповідних режимів руху і умов використання автомобіля. Надійність водія – складна властивість, що визначається більш простими: безвідмовністю, відновлюваністю, збереженням, довговічністю.

Безвідмовність водія – це властивість зберігати працездатність у межах встановлених норм робочого часу, що обчислюється в годинах. Безвідмовність водія змінюється протягом робочого дня різним чином.

За психофізіологічною оцінкою стану водіїв, перші 1,5–2,5 години роботи організм «входить у працю», після чого настає період найвищої працездатності. У період «входження в працю» ймовірність безвідмовної роботи водія знижена. Водії можуть неправильно оцінювати рівень своєї працездатності, здійснювати ризиковані маневри.